Essai – Volvo V60 D4 FWD : Une seconde génération qui prend du grade

Volvo a toujours fait la place belle aux breaks qui constituent traditionnellement la majorité de ses ventes, en particulier en Suisse. La V60, apparue en 2010 et restylée en 2014, vient d'être remplacée par une seconde génération. Et le moins que l'on puisse dire, c'est qu'elle monte en gamme, autant par ses dimensions que par son style.

- 4 cylindres, diesel, turbo, 1'969 cm^3
- 190 ch à 4'250 t/min
- 400 Nm de 1'750 à 2'500 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 220 km/h
- 0 à 100 km/h en 7.9 sec.
- Poids : 1'718 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'761 x 1'850 x 1'427
- Conso. mesurée : 6.23 l/100 km
- Emissions CO_2 : 126 g/km (B)
- dès CHF 46'800.-, mod. essayé: CHF 71'560.-

Texte et photos : Claude-Alain Ferrière

Positionnée dans le segment des berlines moyennes, cette nouvelle V60 semble plutôt sortie du segment supérieur, tant ses lignes et ses dimensions lui procurent une prestance évidente. Je me réjouissais de découvrir cette auto et voici donc ci-dessous mes impressions qui se révèlent très positives.

A l'extérieur

D'entrée, je trouve que les designers Volvo ont créé une véritable réussite esthétique. La ligne est magnifique, quel que soit l'angle d'où on regarde l'auto.

Longue, large, basse, presque effilée, la silhouette est homogène, élégante et moderne. Le long capot plongeant vient mourir sur une calandre verticale légèrement concave et des optiques à la signature LED distinctive des dernières réalisations de la marque.

Latéralement, le hayon très incliné confère un caractère dynamique à l'ensemble alors que, de l'arrière, les désormais traditionnels feux remontant dans les montants de part et d'autre du pare-brise arrière s'intègrent dans une parfaite harmonie.

Cette voiture est vraiment belle sous tous ses angles et surpasse largement sur ce plan sa concurrente directe, l'Audi A4 qui paraît plus trapue, moins élégante.

Par rapport à la génération précédente, la V60 grandit clairement : 13 cm de plus

en longueur (4’761 mm), 2 cm en largeur (1’850 mm) alors que la hauteur perd 5 cm (1’427 mm). Elle partage en effet la plateforme SPA du récent XC60. L’empattement progresse même de 10 cm, ce qui profite à l’espace intérieur.

Notre V60 dispose en option de jantes 19 pouces « Tech Black », mais je ne peux malheureusement pas en profiter car l’auto est déjà équipée de sa monte pneumatique hivernale. Quant au poids, il s’élève à 1’761 kg, valeur dans la moyenne haute pour une voiture de cette taille.

A l’intérieur

D’abord un peu surprenant, il me faut admettre que l’intérieur bicolore City Wave/Blond s’accorde parfaitement avec la livrée « bouleau clair » de l’extérieur.

Quand je m’installe derrière le volant, la qualité de finition m’apparait évidente et le style de bon goût même s’il est directement reconnaissable, en particulier par les aérations verticales de part et d’autre de l’habitacle. J’apprécie la possibilité de trouver une position de conduite très basse dans la voiture, même si j’aurais aimé pouvoir approcher un peu plus le volant. Le confort des sièges est de très bon niveau mais leur maintien latéral au niveau du dossier aurait pu être meilleur.

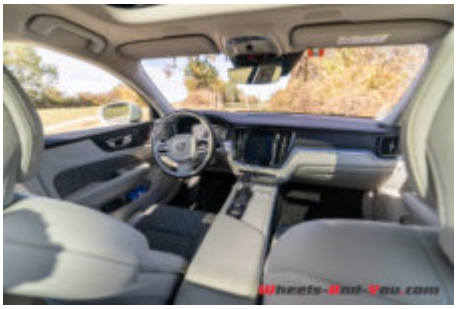
L’espace aux places arrière est très généreux et même un passager de 1.90 m s’y trouve à l’aise. Quant au coffre, il propose 529 litres en position standard, soit 100 litres de plus que la version précédente, et peut aller jusqu’à 1’364 litres sièges rabattus. C’est plus que l’Audi A4 Avant (505 l) qui est toutefois 3 cm plus courte (4’730 mm). En plus de l’ouverture facile en passant le pied sous le coffre, ce dernier propose deux boutons pour sa fermeture motorisée, le second verrouillant le véhicule. Très pratique pour une voiture avec ouverture sans clé.

Le tableau de bord comporte deux écrans : l’un derrière le volant, qui digitalise les compteurs et laisse un généreux espace central pour les informations GPS, l’autre au-dessus de la console centrale qui regroupe les fonctions de l’infotainment et une série de paramètres des plus complète. Extrêmement réactif, il permet d’ajuster un nombre incroyable de détails pour réellement adapter les automatismes de la voiture à ses préférences. Par exemple, les sièges et volant chauffants peuvent s’enclencher automatiquement à la température extérieure choisie. De plus, outre les menus classiques, un balayage à droite ou à gauche propose deux très pratiques écrans de raccourcis, eux-aussi paramétrables, avec pour l’un d’eux le regroupement de toutes les assistances de conduite. C’est tout simplement le système tactile le plus ergonomique et « user friendly » qu’il m’ait été donné de tester !

Le nombre d’assistances à la conduite est impressionnant, le constructeur visant zéro mort dans une Volvo à court terme. J’ai le loisir de tester le « Pilot Assist » qui, de concert avec le régulateur de vitesse intelligent, prend les commandes de la voiture de manière autonome. Bien entendu, chaque deux minutes, une sonnerie demande une action des mains sur le volant, la législation n’autorisant pas encore la conduite autonome. Mais Volvo semble très proche d’un véritable

mode autonome abouti.

Enfin, mon véhicule est équipé d'un véritable hotspot WiFi qui, via une carte SIM insérée dans le véhicule, offre un accès Internet 4G à tous les occupants du véhicule et permet des mises à jour aisées de l'infotainment.



Sous le capot

Le moteur diesel 2.0 turbopropulsé est un 4 cylindres en ligne 16 soupapes de 1'969 cm^3. Il développe 190 ch (140 kW) à 4'250 t/min et un couple de 400 Nm entre 1'750 et 2'500 t/min. Son silence de fonctionnement et l'absence presque

complète de vibrations est bluffant et, à part lors des démarrages à froid, il est difficile de détecter qu'il s'agit d'un propulseur diesel.

La boîte à vitesse automatique à 8 rapports et convertisseur de couple est de conception classique. Elle est commandée par un levier que l'un peut basculer latéralement vers soi pour activer la sélection séquentielle. Je regrette ici cette illogique et encore trop fréquente commande inversée où il faut pousser le levier pour monter un rapport et tirer pour rétrograder, ceci d'autant qu'il n'y a pas de palettes de commande. Dommage que Volvo ne propose pas ces dernières en option sur la finition Momentum.

La consommation annoncée est de 4.7 l/100 km sur parcours mixte. Durant mon essai, en parcourant principalement le réseau secondaire, je mesure 6.23 l/100 km en moyenne, avec un plein à 5.77 l/100 km. Bien que comme toujours supérieur à la consommation promise, ce résultat demeure honorable pour une voiture de plus de 1'700 kg à vide.

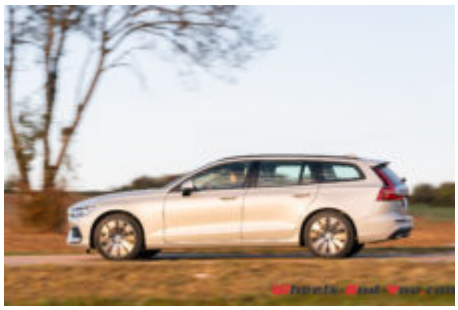
Au volant

En m'asseyant derrière le volant, je trouve rapidement une position de conduite parfaite, avec en particulier la possibilité de baisser l'assise du siège à volonté. L'ergonomie est bonne à tout point de vue et la disposition inhabituelle du bouton de démarreur rotatif sur la console centrale s'avère très bien pensée. Je relève également l'espace aux places arrière remarquablement généreux pour un véhicule du segment moyen.

Une fois mis en route, le moteur est particulièrement discret et sans vibrations. Difficile de percevoir qu'il s'agit d'un groupe diesel, comme en atteste l'étonnement de mes passagers lorsque je le leur annonce. Et cela participe à l'excellent confort général du véhicule, assurément le point fort de cette voiture. Plus que les seules suspensions, c'est l'accord abouti entre l'amortissement, un moteur souple, une boîte automatique douce et une assise confortable qui participent à une sensation de confort que peu de véhicules de ce segment offrent. C'est très reposant et cela invite à adopter un style de conduite coulé. Seul le maintien latéral des dossiers de sièges avant aurait pu être un peu meilleur.

L'agrément moteur est très honorable, même si le couple à bas régime n'est pas le plus élevé que j'aie testé sur un 2.0 l diesel. Mon véhicule d'essai dispose de l'option « mode de conduite » qui comporte trois options : économique, confort et dynamique. Ils agissent principalement sur les règles de passage des rapports. Si le dernier réglage me semble inutile sur un véhicule sans vocation sportive, je relève que le mode économique est l'un des meilleurs que j'aie testé. Il est 100% utilisable au quotidien et ne transforme pas le véhicule en escargot des routes comme c'est trop souvent le cas. Les rapports de boîte changent vers 1'700 t/min mais le couple du diesel déplace allègrement la voiture, à tel point que je parcours sans doute 60% des 1'500 km de mon essai dans ce mode.

La direction, bien que trop démultipliée à mon goût, s'avère très directive au placement et même si l'assistance gomme une partie des retours au volant, je la trouve meilleure que celle du XC60 qui filtre toute remontée sur l'adhérence du train avant. Au final, et excepté la commande séquentielle inversée, le seul point qui me laisse quelques regrets est l'éclairage adaptatif dont les variations brusques à l'approche d'un véhicule en sens inverse sont assez désagréables. Audi et BMW font mieux sur ce point que Volvo saura certainement faire évoluer dans un proche futur.



Verdict

Vous l’aurez compris, je suis très positivement surpris par cette nouvelle V60. Qu’elle est belle, avec sa ligne épurée au style tendu et ses proportions qui la

campent sur la chaussée ! S'y rajoutent l'ergonomie de l'intérieur, l'espace et le confort en tous points excellents qu'elle offre à ses occupants.

Cette auto est sans aucun doute la Volvo la plus aboutie et la plus agréable que j'aie essayée. Certes, il faut se passer de velléités sportives, cela même si la V60 peut enrouler à des moyennes largement supérieures aux limitations de vitesse. Mais à l'heure où les voitures individuelles sont de plus en plus remises en question pour des raisons écologiques, cette voiture, grande par ce qu'elle offre dans son segment mais raisonnable par sa consommation, me semble positionnée avec intelligence par Volvo.

J'en veux pour preuve le succès qu'elle remporte depuis son lancement avec, revers de la médaille, des délais de livraison plutôt importants actuellement. Gageons qu'avec cette V60, Volvo saura conquérir une clientèle au-delà des adeptes de la marque suédois.

<u>Prix et options – Volvo V60 D4 FWD Momentum</u>

Prix de base : CHF 54'700.-

Couleur Birch Light : CHF 1'100.-

Jantes 19'' Tech Black : CHF 1'650.-
(non montées pour l'essai)

Sellerie intérieure City Wave/Blond + tapis assortis : CHF 0.-

Intellisafe Pro Pack : CHF 2’000.-

Light Pack : CHF 1’400.-

Versatility Pro Pack : CHF 1’600.-

Winter Pack : CHF 450.-

Pack Business Connect Pro : CHF 2’350.-

Kenium Pack : CHF 3’130.-

Alarme avec capteur d’inclinaison et mouvements : CHF 580.-

Modes de conduite personnalisables : CHF 110.-

Park Assist Pilot : CHF 790.-

Radio DAB+ : CHF 350.-

Siège passager à commande électrique : CHF 520.-

Siège conducteur à commande électrique : CHF 830.-

Prix TOTAL : CHF 71’560.-

Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à Volvo Suisse SA pour le prêt de cette Volvo V60, ainsi qu'au garage Emil Frey Crissier pour leur soutien logistique.

A lire aussi

Essai – Volvo XC40 D4 AWD : Un fun venu du Nord

Essai – Volvo XC60 T6 AWD : Elégance et confort à la scandinave

Essai – Volvo V90 : Break de concours d'élégance

Essai – Volvo S60 Cross Country : A mi-chemin entre limousine et SUV

Essai – Volvo XC90 T8 AWD : Le Roi du Nord

Essai – Volvo V60 Polestar : L’étoile du nord !

Essai – Volvo S60 T6 AWD : Une Suédoise au sang chaud !

Essai – Volvo V40 Cross Country T4 AWD : L’alternative scandinave

Essai – Volvo V60 D3 : le Déménageur Devenu Dandy

Nouveauté – Volvo V60 Cross Country

Nouveauté – Volvo S60

Nouveauté – Volvo V60

Nouveauté – Volvo XC40

Présentation – Volvo V90 Cross Country

Présentation – Volvo V40

Nouveauté – Volvo V90

Présentation – Volvo S90

Nouveauté – Volvo S60 Cross Country

Evénement – Inauguration du nouveau garage Grimm

Nouveauté – Volvo V60 Cross Country

Nouveauté – Volvo XC90 R-Design

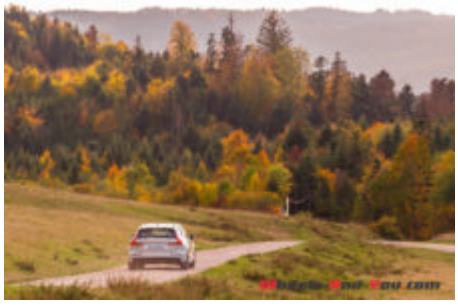
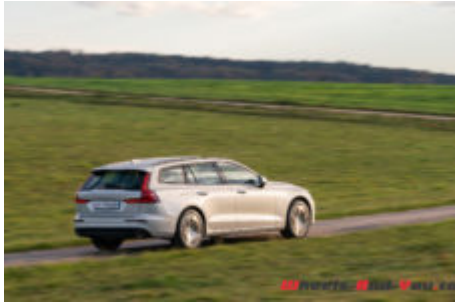
Nouveauté – Volvo XC90

Nouveauté – Volvo S60, V60 et XC60 R-Design

Présentation – Volvo V40 Cross Country

Genève 2012 – Volvo V40

Nouveauté – Volvo V40

Evénement – Inauguration de Autobritt Grand-Pré

Genève 2011 – Volvo V60 Plug-in Hybrid